

Stadt Bernburg (Saale) - TiefbauamtErsatzneubau Brücke / Durchlass über den Angergraben am Purzelberg
im OT PeißenDr. Löber IGV mbH
17.082/16/3**Bauwerksentwurf***Auszug aus***Erläuterungsbericht**Boden:

Aufgefüllte Erdstoffe sind überwiegend natürlichen Ursprungs. Die Schichten 1b und 1c sind nach den LAGA-Analysen in **Einbauklasse 0** (ohne Einschränkungen) bzw. **Einbauklasse 1** (eingeschränkter offener Einbau an hydrologisch ungünstigen Standorten) verwendbar.

Schichten	Nr.	Probe	Teufe [m]	zuordnungsrelevante Parameter	Bewertung nach ...RuVA-StB
Asphalt	1a	GP 1/1	0,00-0,00	-	Verwertungsklasse A
					...LAGA M20
Naturstein (Bestands-Bw)	-	BP 1	-	-	Z 0 Einbauklasse 0
Tragschicht	1b	GP 1/2	0,08-0,35	-	Z 0 Einbauklasse 0
Auf-/Hinterfüllung (Unterbau)	1c	GP 2/2	1,00-2,40	Cu, Ni, Zn, TOC	Z 1 Einbauklasse 1

4. Durchlassbauwerk**4.1 Tragkonstruktion**

Das Durchlassfertigteil wird als geschlossener Rahmen mit konstanten Wanddicken von 0,35 m ausgeführt. Im Bereich der Bodenplatte wird eine Trockenwetterrinne für den Angergraben, mit entsprechendem Längsgefälle vorgesehen. Die Überbauunterkante verläuft in Längs- und Querrichtung horizontal. Die Gesamtlänge der Fertigteile beträgt 10,275 m (inkl. Fugen). Vom Entwurfsplaner werden vier Vollrahmenelemente mit einer Einzellänge von 1,55 m aufgestellt. Die Fertigteile (Trogbauteile) mit den Schrägabschlüssen erhalten jeweils eine Länge von 2,00 m.

Die Längen der Schrägabschlüsse richten sich nach dem Höhenunterschied zwischen der Anliegerstraße „Purzelberg“ und dem überführten Angergraben, der Regelböschungsneigung von 1:1,5 sowie dem Kreuzungswinkel von 80,0gon.

Die lichte Höhe sowie die lichte Weite betragen 1,90 m. Für alle Fertigteile ist ein Beton der Festigkeitsklasse C30/37 (Expositionsklasse XC4-XD1-XF2-WA) vorgesehen. Als Bewehrung wird hochduktiler Betonstabstahl B500B eingesetzt. Die Fertigteile sind in Längs- und Querrichtung schlaff bewehrt. Als Ausgleichsschicht bzw. zur Herstellung der Quer- und Längsneigung der Straße, wird eine konstruktiv bewehrte Ausgleichsschicht aus Beton C20/25 auf die Fertigteiloberseite aufgebracht.

Längs der Fahrbahnränder werden Schrammborde mit einer Höhe von 0,15 m hergestellt. Die Nutzbreiten der Kappen variieren zwischen 0,50 m (Minimum für Notgehweg) und 1,44 m. Diese unterschiedlichen Nutzbreiten entstehen durch den senkrecht zur Gewässerachse, geplanten Kappenabschluss. Als seitlichen Kappenabschluss werden beidseitig, im Bereich der beiden Achsen, 0,20 m starke Kappenschürzen hergestellt.

Die Weiterleitung der Bauwerks- und Verkehrslasten in den Baugrund erfolgt über ein 0,50 m starkes Gründungspolster aus Unterwasserbeton C 20/25.

Die Vermeidung von Rissen in den schwindbehinderten Bauteilen (Fundamentplatte, Widerlagerwände, Überbauplatte) wird ohne weitere Fugen durch die Bemessung einer geeigneten Betonstahlbewehrung sichergestellt. Untereinander werden die Fertigteile mittels umlaufender Raumfugen (siehe Bauwerksplan) miteinander verbunden.

Unter allen Fertigteilen (gesamte Baugrubensohle) wird eine 10 cm starke Sauberkeitsschicht aus Beton der Festigkeitsklasse C12/15 ausgebildet.

4.2 Lager, Gelenke, Fahrbahnübergangskonstruktion

Eine Übergangskonstruktion im eigentlichen Sinne erfordert diese Brückenkonstruktion nicht. Als Abschluss und zur Sicherung der Überbauabdichtung werden beidseitig Abschlussprofile (T90-Profile) in Anlehnung an RiZ-ING „Abs 4“ mit angeschweißter variabler Lasche verwendet.

4.3 Abdichtung

Die Fugen zwischen den Fertigteilen sind umlaufend angeordnet, z.B. mit Nafuflex 1k nach DIN 4060 druckwasserdicht zu verschließen.

Der Überbau erhält im Fahrbahnbereich (zwischen den Kappen) eine Abdichtung in Anlehnung an die ZTV-ING 7.1 und RiZ-ING „Dicht 3“ bestehend aus:

- Grundierung
- Klebmasse
- Kunststoff-Dichtungsbahn, bitumbeständig
- Dichtungsschicht nach ZTV-ING 7-1 bis 3
- Klebmasse

- Kunststoff-Dichtungsbahn, bitumenbeständig
- Klebemasse
- V13 als Schutzlage
- Ausgleichsbeton
- Gussasphalt-Schutzschicht
- Gussasphalt-Deckschicht

Die 20 cm breiten Randstreifen der Fahrbahn sind beidseitig in Gussasphalt mittels Handeinbau zu verlegen. Beide Randstreifen sind ab zu sanden. Am Schrammbord ist eine Fugenausbildung gemäß RiZ-ING „Dicht 9“ vorgesehen.

Unter den Kappen erfolgt ebenfalls der Dichtungsaufbau gemäß der oben aufgeführten Schichtenfolge.

Die Abdichtung der Durchlassrückseiten erfolgt nach RiZ-Ing „Was 7“ mit Grundrohr. Die Grundrohre werden jeweils durch die Widerlagerwand auf die Trockenwetterrinne geführt und entwässern in den Angergraben. Hierbei sind Rückschlag- bzw. Kleintierklappen (Froschklappen) an den Mündungstücken vorzusehen.

4.4 Sichtflächen

Sichtbare Kanten werden mit Dreikantleisten 1,5 cm/1,5 cm gebrochen.

Die Fertigteile erhalten eine glatte Sichtfläche mittels Tafelschalung. Für alle Sichtflächen ist die Sichtbetonklasse 2 nach dem Merkblatt Sichtbeton des Deutschen Beton- und Bautechnikvereins einzuhalten.

Die Oberseite der Kappen erhält einen Besenstrich quer zur Fahrbahn.

4.5 Korrosionsschutz, Schutz gegen Umwelteinflüsse

Der Kappenbeton ist nach ZTV-ING, Teil 3, Abschnitt 1 als Beton C25/30 auszuführen. Dem Kappenbeton ist ein Luftporenbildner, zur Erhöhung der Frost- und Tausalzbeständigkeit, zuzuführen.

Der Korrosionsschutz für das Geländer erfolgt nach ZTV-ING, Abschnitt 3, Tabelle A.4.3.2, Bauteil Nr. 3.1, Korrosionsbelastung c, Korrosionsschutzsystem Nr. 1. Die Wahl der Farbe der

Deckbeschichtung trifft der Auftraggeber. Es wird ein unauffälliger Farbton z.B. die Farbe Seidengrau (RAL 7044) empfohlen.

5. Entwässerung

Allgemeines:

Die Brückenfläche des Ersatzneubaus liegt bei rund 19 m² (7,56 m² Kappenfläche + 11 m² Brückenfläche). Durch eine überschlägliche Rechnung ist bei einem 15 minütigen Regen mit einer jährlichen Wiederkehrperiode für die geplante Brücke mit weniger als 0,5 l/s (R15(1) nach Kostra-DWD) zu rechnen.

Entwässerungssystem:

Die Entwässerung der Fahrbahn erfolgt durch ihr Quer- und Längsgefälle. Das Quergefälle beträgt im Bauwerksbereich 2,5% nach Osten (einseitiges Quergefälle). Das Längsgefälle im betrachteten Abschnitt ist mit 0,750% konstant nach Süden. Das Oberflächenwasser vom Bauwerk wird entlang des östlichen Schrammbords in Richtung des Straßenlängsgefälles nach Süden geführt. Im Bereich des Straßentiefpunktes wird das zulaufende Oberflächenwasser auf der östlichen Fahrbahnseite durch einen neu geplanten Straßenablauf in Anlehnung an RiZ-ING „Was 8 – Blatt 1“ gefasst und von der Straße in den Böschungsbereich des Angergrabens geführt. Die Sohle des Angergrabens wird im Bereich des Durchlasses durch Wasserbausteine befestigt.

Die Straße entwässert vor und hinter dem Durchlass nach Westen hin, über die bewachsenen Bankette.

6. Rückhaltesysteme, Schutzeinrichtungen

Zur Sicherung des Fahrbahnrandes werden beidseitig der Fahrbahn im Brückenbereich, Schrammborde aus Beton nach ZTV-ING Teil 8-4 und RPS 2009 mit einer Höhe von 15 cm angeordnet. Vor und hinter dem Durchlass, wird der Straßenbord auf einer Strecke von 1,00 m von 15 cm auf 0 cm abgesenkt. Zur Absturzsicherung dienen auf den Kappen 1,00 m hohe Stahl-Füllstabgeländer analog der RiZ-ING „Gel 4/9/14 und entlang der Böschungslinie jeweils 1,10 m hohe Rohrgeländer in Anlehnung an RiZ-Ing „Gel 7“.

Im Bereich der Strecke, wird die Straße entlang beider Fahrbahnränder durch ein 0,80 – 1,00 m breites Straßenbankett begrenzt. Spezielle Fahrzeugrückhaltesysteme werden nach RPS 2009 ($v_{zul} \leq 50$ km/h) nicht notwendig.

7. Zugänglichkeit der Konstruktionsteile

Der Durchlass ist über die nordwestliche Böschung mit einer max. Böschungsneigung von 1:1,5 zu erreichen. Da es sich beim hier neu geplanten Bauvorhaben um einen Durchlass und nicht um ein Ingenieurbauwerk handelt, ist keine regelmäßige Bauwerksüberprüfung nach DIN 1076 notwendig. Die Errichtung einer Böschungstreppe gemäß RiZ Bösch 1 ist daher nicht notwendig. Die kleinste lichte Höhe von der gepflasterten Gewässersohle zur Konstruktionsunterkante des Durchlasses beträgt ca. 1,90 m.

8. Sonstige Ausstattungen und Einrichtungen

Zur Erfüllung spezieller Messprogramme (Setzungs- und Kontrollmessungen) sind vier Messbolzen in den Widerlagerwänden (zwei pro Widerlager) und vier Messniete auf den Kappen (zwei je Kappe) anzuordnen. Die Ausführung erfolgt analog RiZ-ING „Mess 1, Blatt 1“.

Je Kappe wird ein Leerrohr DN 80 als angeordnet. In die westliche Kappe soll das Beleuchtungskabel gelegt werden. Das Leerrohr in der östlichen Kappe gilt als Reserve, sollte es zu einem späteren Zeitpunkt Bedarf für die Überführung von Telekommunikationsmedien oder Ähnlichem geben.

Die Jahreszahl nach der RiZ-ING „Jahr 1“ wird am östlichen Kappengesims angeordnet.

Unterhalb des Bauwerkes wird eine Trockenwetterrinne errichtet. Die Befestigung erfolgt mit Wasserbausteinen CP 90/250 nach DIN EN 13383-1 in Beton C12/15. Die Fugenfüllung erfolgt mit Beton zu 2/3 der Fugenhöhe um ein Absetzen von Sohlssubstrat zu ermöglichen. Der Auslaufbereich wird auf einer Länge von 3,00 m befestigt. Ein ausreichender Kolkenschutz für das Bauwerk ist damit gewährleistet. Hier folgt der Abschluss der Steinschüttung mit einer Reihe aus Betonpalisaden auf der Unterstromseite ($\varnothing = 15$ cm und $h = 120$ cm). Maßbezug ist hierbei die Außenkante des Trogbauteils.

Der Böschungsbereich östlich des Durchlasses wird aufgrund des Böschungsverhältnisses von 1:1 mittels in Beton C 20/25 verlegten Wasserbaupflaster (Kantenlänge 20-40 cm; Dicke im Mittel ca. 15 cm) befestigt.

Straßenausstattung:

Die Straßenausstattung umfasst die standardmäßigen Beschilderungsmaßnahmen. Eine Markierung der neu geplanten Straße ist nicht geplant. Der Beschilderungsplan ist in den weiteren Planungsphasen mit der Unteren Straßenverkehrsbehörde des Salzlandkreises abzustimmen.

9. Baudurchführung, Bauzeit

9.1 Bauablauf, Bauzeit

Die Ausführung des Bauvorhabens soll im 4. Quartal 2020, in einem Bauabschnitt erfolgen. Die Bauzeit wird auf ca. 3-4 Monate geschätzt. Der geplante Ersatzneubau wird mit einer Vollsperrung der Anliegerstraße „Purzelberg“ inkl. Umleitungsführung realisiert.

Es sind die aktuellen Vorschriften zum Bau in Gewässernähe zu beachten. Bauzeitlich ist eine offene Wasserhaltung des Angergrabens z.B. durch überleiten inkl. Pumpensümpfe vorzusehen. Der Wasserspiegel ist für die Herstellung eines fachgerechten Bodenaustausches stets mindestens auf das Aushubniveau abzusenken. Die Bauarbeiten sind in niederschlagsarmen Jahreszeiten auszuführen.

Die Fertigteile sind im Werk herzustellen und zur Baustelle zu transportieren. Die einzelnen Segmente werden mit einem Kran (max. Traglast etwa 100 t) auf die jeweilige Position eingehoben und anschließend vollständig montiert. Die Dauer für das Einheben und montieren wird mit etwa 2 Tagen geschätzt. Das Gewicht für ein 1,55 m-Element beträgt etwa 13 t. Somit erreicht der Durchlass ein Gesamtgewicht von etwa 74,5 t (4 x Fertigteile + 2 Auslaufbauwerke).

Das vorhandene Bauwerk inkl. der vorhandenen Betonbohlen ist vollständig zurückzubauen. Das vorhandenen „Stützbauteile“ südöstlich des Bauwerks, welche den Bereich der gepflasterten Treppe (Zwischenraum zwischen Mauer und grünem Gartenzaun) schützen, sind vollständig zu erhalten. Der Zwischenraum / die Fugen zwischen den vorhandenen Trogbauteilen und den neuen Fertigteilen ist nachträglich mit einem selbstverdichtenden Beton C25/30 zu verfüllen. Bei der Herstellung der Baugruben sind die Eingriffe in das vorhandene Gelände weitestgehend zu minimieren.

Bauehelfe, wie z.B. provisorische Schottertragschichten, sind nach Fertigstellung des Bauvorhabens zurückzubauen.

Zu Beginn der Baumaßnahme erfolgt die Beschilderung bzw. Umlegung des Verkehrs auf die Umleitungsstrecke. Anschließend erfolgt die Ortung des Beleuchtungskabels (Stadtwerke Bernburg) und die Sicherung bzw. Umverlegung. Die angrenzende Mauer (Grundstücksbegrenzung) ist dann durch einen Verbau bauzeitlich zu sichern. Ein Teil des vorhandenen Grundstückzaunes (nordwestlich des ENB, an den Garagen) ist aufgrund der Baugrubengröße bauzeitlich zurück zu bauen und nach Beendigung der Bauarbeiten wieder in den Ausgangszustand zu versetzen. Danach beginnt der Rückbau der vorhandenen Fahrbahnbefestigung im unmittelbaren Bauwerksbereich sowie der Abbruch der vorhandenen Brücke / Durchlass. Darauf folgt die abschnittsweise Herstellung der Bodenverbesserungsmaßnahmen (Herstellung des Gründungspolsters). Nach dem Erhärten der UW-Betonschicht wird eine 10 cm starke Sauberkeitsschicht aufgebracht. Aufgrund der Baugrubentiefe von > 3,00 m ab OK Baugrubensohle, wäre theoretisch eine 1,50 m breite Berme im Zuge der Baugrubenausbildung notwendig. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse wird auf die Berme verzichtet, da der Unterwasserbeton abschnittsweise hergestellt wird. Dies verkleinert die Baugrube merklich. Im Anschluss erfolgt das Einheben der Fertigteile mittels eines Mobilkrans. Im Nachgang folgt die Ausbildung der Hinterfüllung mittels Dränmatten und Grundrohr (RiZ-Ing „Was 7“). Die Hinterfüllung sollte zügig nach dem Einhebe-Vorgang aller Fertigteile erfolgen, um den Baugrund im Bereich der neuen Straßenanschlüsse entsprechend zu konsolidieren.

9.2 Schutzmaßnahmen

Die Arbeiten zur Herstellung der Überbauabdichtung und des Fahrbahnaufbaus sollten möglichst nicht in den kälteren Jahreszeiten erfolgen.

Wenn dies aus verschiedenen Gründen nicht einzuhalten ist, sind die in den technischen Regeln vorgesehenen Schutzmaßnahmen für die benannten Abdichtungsarbeiten anzuwenden (z.B. Schutzzelt für Überbau). Die nahe dem Baubereich vorhandenen Garagen sind gegen Beschädigungen zu sichern.

Zum Schutz der östlich von Achse 20 vorhandenen Mauer (Grundstücksbegrenzung 223/3), ist ein Verbau (Berliner Verbau) vorgesehen.

Entlang der östlichen Absturzkante (in Achse des vorhandenen Zauns) werden Betonpalisaden (\varnothing 15 cm, l=2,00m) zur Abfangung des Höhensprungs vorgesehen. Diese sind in Beton C15/20 zu verlegen.

9.3 Zugänglichkeit

Die Zugänglichkeit zur Baustelle ist über das öffentliche Straßennetz gegeben.

9.4 Verkehrsführung

Für den Straßenverkehr erfolgt auf der Anliegerstraße eine Vollsperrung. Eine Umleitungsstrecke für die Anwohnern sowie den landwirtschaftlichen Verkehr ist festzulegen.

10. Kosten

Bauwerkskosten:

Die ermittelten Gesamtkosten beinhalten den kompletten Ersatzneubau einschließlich der notwendigen Straßenanschlussarbeiten der Anliegerstraße „Purzelberg“. Darin sind auch die Kosten für die Herstellung des Verbaus zum Schutz der Grundstücksbegrenzung (Mauer), als auch des Rückbaus der Bestandsbrücke enthalten.

Die Gesamtkosten sind in der Unterlage 3 des Bauwerksentwurfs zusammengestellt.

Kostenbeteiligung Dritter, gesetzliche Grundlagen, Kostenteilungsschlüssel:

Die Kosten der Baumaßnahme werden vom örtlich zuständigen Straßenbaulastträger getragen.

11. Baurechtsverfahren, Sonstiges

Ein Baurechtsverfahren ist für die Maßnahme nicht vorgesehen.

Den Entwurfsunterlagen liegt ein Grunderwerbsplan bei. Ob dauerhafter (einvernehmlicher) Grunderwerb für die geplante Baumaßnahme erforderlicher, bzw. für die Bauphase vorübergehender Grunderwerb ausreichend ist, ist im Zuge der Genehmigungsphase zu klären. Die benötigten Flächen sind im Grunderwerbsplan ersichtlich.

Im Zuge der Baumaßnahme müssen zur Herstellung des Ersatzneubaus und des Straßenbaus insgesamt 4 Bäume (3 x Weiden; 1 x Linde) vor Beschädigungen geschützt werden.

Für das im Bestand vorhandene Betonrohr (DN 200 BT), wird am westlichen Auslassbauwerk eine Aussparung (DN 200) im Fertigteil eingeplant.

Im Zuge der Entwurfsplanung wurden gesammelte Stellungnahmen der zuständigen Träger öffentlicher Belange eingeholt.

Bisher wurden Stellungnahmen von folgenden Trägern öffentlicher Belange eingeholt:

Salzlandkreis // Sachgebiet Wasser

- der Angergraben ist ein Gewässer II. Ordnung
- die Gewässerunterhaltungspflicht unterliegt dem Unterhaltungsverband „Westliche Fuhne/Ziethen“
- Gemäß § 36 WHG i. V. m. § 49 WG LSA bedarf die Errichtung des ENB einer wasserrechtlichen Genehmigung (zu stellen bei der unteren Wasserbehörde SLK)
- Ein hydraulischer Nachweis ist zu erbringen

Ansprechpartner: Herr Blumenthal, Tel.: 03471 684 1922

Salzlandkreis // Sachgebiet Naturschutz

- An oder unterhalb des Bauwerks ist eine Bruthöhle/Bruthalbhöhle zu schaffen
- Vor Baubeginn ist der Bauwerksstandort auf das Vorhandensein von Fortpflanzungs- und Ruhestätten von besonders geschützten Tierarten zu kontrollieren
- Die Ergebnisse sind der unteren Naturschutzbehörde (Salzlandkreis) mitzuteilen
- Eingriffe in den Naturhaushalt bedürfen grundsätzlich einer Genehmigung
- Es gilt die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung gem. § 14 ff BNatSchG
- Der Gewässerabschnitt ist vor Baubeginn auf aquatische Lebewesen zu kontrollieren

Ansprechpartner: Herr Maindok, Tel.: 03471 684 1917

Salzlandkreis // Straßenverkehrsbehörde

- Es sind Abstimmungen bzw. Genehmigungen bei der örtlichen Straßenverkehrsbehörde (hier: Stadt Bernburg (Saale)) einzuholen

Stadt Bernburg (Saale) - Tiefbauamt

Ersatzneubau Brücke / Durchlass über den Angergraben am Purzelberg
im OT Peißen

Dr. Löber IGV mbH

17.082/16/3

Bauwerksentwurf

Erläuterungsbericht

Salzlandkreis // Landesentwicklungsbehörde

- Im Baubereich verläuft der landwirtschaftliche Weg (Registriernummer: 1523002_040)
- Die Baumaßnahme ist mit dem Amt für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forsten Mitte abzustimmen
- Eine geplante Umleitungsvariante ist mit dem Fachdienst Kreis- und Wirtschaftsentwicklung 14 Tage vor Baubeginn abzustimmen/mitzuteilen

Salzlandkreis // Immissionsschutzbehörde

- Baulärm und Belästigungen der Anwohner sind zu vermeiden
- Während der Nachtzeit (20.00 – 7.00 Uhr) sind lärmintensive Arbeiten nicht zulässig

Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie Sachsen-Anhalt

- Keine Bedenken
- 14 Tage vor Baubeginn ist die Denkmalschutzbehörde zu benachrichtigen

Untere Bodenschutzbehörde

- Keine Bedenken

Untere Abfallbehörde

- die Entsorgung von anfallenden Abfällen entsprechend des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG) und des Abfallgesetzes des Landes Sachsen-Anhalt einschließlich der darauf basierenden Verordnungen sowie auf der Grundlage der Abfallentsorgungssatzung zu erfolgen hat

Fachdienst Brand-, Katastrophenschutz und Rettungsdienst

- Durch die Stadt Bernburg ist zu prüfen, ob sich durch die Maßnahme Änderungen oder Anpassungen in der für die Freiwillige Feuerwehr Bernburg (Saale) erlassenen Alarm- und Ausrückeordnung ergeben
- *Ansprechpartner:* Herrn Schwarz, Tel.: 03471 684 1163

Landesbetrieb für Hochwasserschutz Sachsen-Anhalt

- Siehe Anmerkungen aus dem Abschnitt 1.5 Gewässer

Kampfmittel

- im Baubereich sind keine kampfmittelgefährdeten Flächen ausgewiesen

Versorgungsleitungen/Entsorgungsleitungen

Folgende Versorgungsunternehmen wurden im Zuge der Entwurfsplanung angefragt:

- Deutsche Telekom AG
- Kabel Deutschland
- Stadtwerke Bernburg
- Tele Columbus / Pyur
- Wasserzweckverband Saale Fuhne-Ziethen

Die Einholung des Leitungsbestandes der oben aufgeführten Medienträger hat folgende Berührungspunkte mit vorhandenen Medien für das Bauwerk im betrachteten Bauabschnitt ergeben.

Für die Ausbaubereich der Strecke ergeben sich folgende Berührungspunkte:

- Beleuchtungskabel der Stadtwerke Bernburg

Das Beleuchtungskabel liegt im Bestand mittig in der Anliegerstraße „Purzelberg“. Die genaue Lage ist unbekannt (Stellungnahme vom 29.01.2020). Da es somit unmittelbar im Bau-
feld des Ersatzneubaus liegt, ist es bauzeitlich aus dem Bau-
feld zu legen und nach Fertig-
stellung des ENB in die westliche Kappe zu verlegen. In beiden Kappen wird ein Leerrohr
DN 80 verlegt.

Bisher nicht vorliegende Unterlagen:

- Grundstückseigentümer betroffener Grundstücke
- Bestandsunterlagen (Zustandsbericht, Bauwerksbuch, etc.)
- Stellungnahme Stadt Bernburg, Tiefbauamt

Verfasser: M. Sc. M. Schlonske, Dr. Löber IGV mbH